POLSKA IZBA HANDLU ZAGRANICZNEGO

ZWYCZAJE I KLAUZULE (OPINIE) W POLSKIM HANDLU MORSKIM

BIULETYN NR 2

WARSZAWA 1953

Tylko do użytku służbowego

OD REDAKCJI

Od wydania pierwszego biuletynu P.I.H.Z. p.t."Zwyczaje i Klauzule /opinie/ w polskim handlu morskim" minęło z górą pół roku. W okresie tym ciała kolegialne Izby nie ustaliły żadnych zwyczajów portowych, ani handlowych, wymagających ogłoszenia, życie wysunęło natomiast szereg wątpliwości co do interpretacji klauzul morskich i co do właściwej praktyki w poszczególnych przypadkach. Ciała zbiorowe P.I.H.Z. /Komisja Zwyczajów Handlowych i Techniki Obrotu Morskiego, Komisja Prawa Morskiego, Sekcja Morska i Komisja Morska/ przedyskutowały odnośne zagadnienia i podjęły uchwały, obejmujące interpretację klauzul i opinie co do właściwej praktyki, które niniejszym ogłaszamy.

Biorąc pod uwagę moment szkoleniowy i chcąc umożliwić korzystanie z biuletynu jak najszerszemu gronu pracowników zainteresowanych instytucji, starano się zredagować poszczególne uchwały w sposób jak najbardziej przejrzysty, w niektórych nawet przypadkach dając dodatkowe wyjaśnienia.

Warszawa, marzec 1953 r.

P.I.H.Z. nr. 195 dn. 16.III.1953r. nakład 330 egz. format A4

Spis treści

1. Wykładnia klauzuli "as fast as ship can load according to the custom of the port"

W przypadku stypulowania w C/P klauzuli "as fast as ship can load according to the custom of the port", przy ładunkach całostatkowych mają zastosowanie raty za/wyładunkowe, ustalone przez Zarząd Portu.

2. Uzupełnienie klauzuli za/wyładunkowej "as fast as ship can" - patrz Biuletyn nr 1, pkt.19

Warunki techniczne portu nie obejmują siły roboczej.

3. Liczenie czasu dla statku przy racie "as fast as can"

Klauzula "as fast as can" jest klauzulą dotyczącą szybkości przeładunku, nie odnosi się więc do momentu rozpoczęcia czasu przeładunku, ani do przerw ustalonych przez prawo, zwyczaj lub umowę stron.

4. Wyjaśnienie interpretacji klauzuli 16 C/P Polcon, w szczególności, czy statek, który przybył do portu w przeddzień anulowania, może oddać notice dnia następnego o godz.9-ej

Ostateczną godziną wymaganej gotowości statku według klauzuli 16 jest godz.9 rano w dniu rozwiązania umowy, tj. godzina, o której kapitan ma normalnie możność złożenia swej noty gotowości /notice/.

5. Interpretacja klauzuli 9 C/P Mediterranean Iron Ore C/Ore/7

Na podstawie klauzuli 9 Mediterranean Iron Ore Charter Party /Charterers to have the right to average the days allowed for loading and discharge/ czarterujący ma prawo zsumować czas przeznaczony na załadunek i wyładunek i przy obliczaniu premii za pośpiech /despatch money/ odjąć od tej sumy czas faktycznie zużyty na za- i wyładunek. Dla uniknięcia wygórowanej premii za pośpiech zalecić można armatorom uzupełnianie odnośnej klauzuli czarterowej dodatkiem "in order to avoid demurrage only", ograniczając tym sposobem prawo czarterujących do kompensaty czasu załadunkowego i wyładunkowego wyłącznie w celu uniknięcia przestojowego /demurrage/.

6. Obliczenie przestojowego przy dwu lub kilku ładunkach na jednym statku i w tym samym rejsie frachtowanych na oddzielne C/P

W braku odmiennej umowy stron, przy dwu lub kilku ładunkach na jednym statku i w tym samym rejsie frachtowanych na oddzielne czartery, obliczenie przestojowego powinno nastąpić oddzielnie, stosownie do warunków każdego z odnośnych czarterów, przy czym dla każdego ładunku ma być oddzielny notice of readiness.

7. Ponoszenie kosztów demurrage'u, spowodowanego wyczekiwaniem statku na miejsce przeładunku /"time lost in waiting for berth to count as loading time"/

Zasadniczo czas liczy się od chwili wynikającej ze złożenia - na warunkach przewidzianych w uchwale Sekcji Morskiej nr 60 - zob. Biuletyn nr 1, poz. 7 - noty gotowości do za/wyładunku. Jeżeli w C/P zamieszczono klauzulę "time lost in waiting for berth to count as loading time", wówczas czarterujący odpowiada tylko za czas stracony przez statek, gdy po wejściu statku do portu nie może wskazać miejsca przeładunku lub wskazane miejsce jest zajęte. Nie odpowiada natomiast za następstwa innych przeszkód, które uniemożliwiają statkowi dojście do wskazanego miejsca przeładunku.

8. Jaka wydajność obowiązuje Z.P.G.G. w przypadkach, w których rata czarterowa jest niższa od rat portowych

Jeżeli C/P przewiduje niższą ratę przeładunkową, niż rata ustalona przez Zarząd Portu dla danej grupy towarowej, Zarząd Portu jest obowiązany wykonać swoje normy.

9. Zagadnienia pokrycia kosztów manipulacyjnych spedytora

Zgodnie z praktyką w polskim handlu zagranicznym, spedytor upoważniony jest do żądania od kupującego na warunkach fob pokrycia kosztów spedycyjnych, obciążających kupującego.

10. Ustalenie zwyczaju, że w portach polskich obowiązują reguły art.5 Incoterms 1936 odnośnie do podziału kosztów powstałych u spedytora w porcie i obciążających towar sprzedany /kupiony na warunkach fob port polski, nawet w przypadkach, gdy odnośna umowa kupna-sprzedaży nie powołuje się na reguły Incoterms 1936

Jeżeli w umowie kupna-sprzedaży, zawartej na warunkach fob port polski, nie powiedziano wyraźnie czego innego, zwyczajowo przyjmuje się, że umowa została zawarta na warunkach fob ustalonych w Incoterms 1936.

11. Kwestia istnienia zwyczaju pobierania przez kapitana statku zaliczki na poczet frachtu przy załadowaniu w wykonaniu kontraktów sprzedaży fob

W naszych portach nie ustalił się zwyczaj, mocą którego załadowca jest zobowiązany przy transakcjach fob uiścić zaliczkę na poczet frachtu.

12. Czy istnieje zwyczaj odnośnie do procedury notyfikowania armatorowi szkód zaistniałych w czasie transportu morskiego

Ustalenie sposobu zgłaszania zastrzeżeń i roszczeń z tytułu częściowej utraty lub uszkodzenia ładunku nie może nastąpić w formie zwyczaju. Przepisy prawne /konwencja brukselska o konosamentach z 1924 i Kodeks Handlowy/ regulują sposób i terminy zgłaszania tych zastrzeżeń i roszczeń. Dotyczy to również stosunków między kontrahentami uspołecznionymi, o ile zawarte umowy nie stanowią inaczej.

13. Czy i w jakim zakresie odpowiada przewoźnik morski za uszkodzenia i braki towaru przewożonego w kartonach

Opakowania kartonowe mają powszechne zastosowanie w transporcie morskim. Opakowania kartonowe, podobnie jak i wszystkie inne, stosowane w transporcie morskim, podlegają standaryzacji międzynarodowej. Odpowiedzialność przewoźnika za uszkodzenia przewożonych w kartonach towarów jest niczym nie umniejszona. Nie oznacza to, że przewoźnik jest pozbawiony możności zakwestionowania stanu kartonowego opakowania w czasie załadunku i zaznaczenia tego w konosamencie. Prawo to przysługuje nie tylko w przypadku, kiedy kartony są słabe lub uszkodzone, lecz również,

kiedy opakowanie kartonowe zostało zastosowane dla towaru zwyczajowo przewożonego w opakowaniach silniejszych.

14. Ustalenie obowiązku statku wydawania towarów ściśle według partii konosamentowych

Statek jest zobowiązany do wydawania ładunku partiami konosamentowymi. Przy przewozie za konosamentem bezpośrednim ostatni przewoźnik nie odpowiada za wydanie towaru w porcie przeznaczenia wg. konosamentów bezpośrednich /Through Bs/L/, lecz wg. własnego konosamentu lokalnego, jeżeli umowa stron nie przewiduje inaczej. Toteż zaleca się zamieszczanie w konosamencie bezpośrednim klauzuli o niedopuszczalności kumulowania danej partii z innymi partiami z konosamentów bezpośrednich na jednym konosamencie lokalnym.

15. Ustalenie pojęcia "ładunek całostatkowy"

Z punktu widzenia za/wyładunkowego, ładunek całostatkowy jest to jednorodzajowy ładunek, który wypełnia całkowitą pojemność lub nośność użytkową statku.

16. Co określa data podana w booking-note - termin rozpoczęcia ładowania statku, czy też termin ładowania towaru podanego w B/N

Data podana w booking-note oznacza termin rozpoczęcia ładowania zabukowanego towaru, o ile nie powiedziano czego innego w nocie bukingowej.

17. Liczenie czasu, gdy statek nie wydał jeszcze całego ładunku importowego, a rozpoczyna ładunek towaru eksportowego

Załadowanie towaru na statek rozpoczyna się w zasadzie dopiero po całkowitym opróżnieniu jego ładowni i podaniu notice'u o gotowości do załadowania. W przypadkach, gdy technicznie możliwy jest jednoczesny załadunek i wyładunek, statek może z tego skorzystać jedynie za zgodą załadowcy i odbiorcy. W tym przypadku strony powinny same ustalić sposób liczenia czasu.

18. Czy statek obowiązany jest wydać towar partiami konosamentowymi, gdy w myśl C/P w porcie wyładowczym nie płaci za sztauerkę

Przewoźnik morski ma obowiązek wydać odbiorcy towar partiami konosamentowymi, o ile nie zastrzeżono w konosamencie czegoś innego. Powyższy obowiązek przewoźnika morskiego nie jest zależny od klauzul: fob, fio, fas itp., ustalających rozdział kosztów sztauowania.

19. Sprawa zmiotków przy towarach sypkich

Przeładunek obejmuje te prace, przy wykonywaniu których towar może być zabierany urządzeniami i sprzętem przeładunkowym bez koniecznej potrzeby użycia sprzętu służącego zazwyczaj do oczyszczenia ładowni. Czyszczenie ładowni statku nie wchodzi w zakres prac przeładunkowych.

20. Ustalenie znaczenia terminu lay days - loading time

"Lay days" oznacza określony w czarterze okres czasu, w ciągu którego statek powinien być gotowy do przyjęcia ładunku. Końcowa data tego okresu nazywa się "cancelling date". "Loading time" jest terminem wieloznacznym, który m.in. posiada następujące znaczenia w portach polskich: a/ czas umownie przewidziany na załadunek, b/ czas faktycznego załadunku.

21. Wyjaśnienie czy umocowanie ładunków pokładowych wchodzi w zakres sztauerki

Sztauerka obejmuje układanie i zamocowywanie ładunku na całym statku, tak pod pokładem, jak i na pokładzie. Co do ładunków pokładowych, to - nawet gdy ryzyko pokrywa załadowca - do obowiązków armatora należy ładunek właściwie umocować. Wchodzi to w ramy sztauerki, lecz dodatkowe specjalne czynności w umocowywaniu sztuk na pokładzie uzasadniają stosowanie wyższych stawek. Stawki te powinny być dostosowane do rodzaju umocowywanych ładunków, gdyż jest duża różnica, czy należy umocować na przykład butle z gazem, czy lokomotywy. Według konwencji brukselskiej z 1924 r. /Reguł Haskich/ przewoźnik jest obowiązany dbać o towar. Dlatego przewoźnik nie może uważać, że sztauerka obejmuje tylko to, co zapewnia statkowi

bezpieczeństwo. Sztauerka obejmuje czynności zapewniające nie tylko zdatność statku do żeglugi, ale i jego zdatność przewozową oraz zabezpieczenie towaru przewożonego przez odpowiednie ułożenie go w statku, względnie na jego pokładzie.

22. <u>Wykonywanie rat przeładunkowych, ustalonych dla towarów masowych przy przeładunku ładunków mieszanych</u>

W razie nadejścia do portu polskiego statku z ładunkiem mieszanym: masowym i drobnicowym, rata wyładunkowa ustalona dla ładunku masowego nie ma zastosowania do ładunku drobnicowego.

23. <u>Wyjaśnienie terminów "working hatch" i "workable hatch"</u>

Terminy te spotykamy przy zawieraniu umów na przewóz towaru drogą morską, ustalając normy za- i wyładowcze dla danego statku.
W dosłownej interpretacji językowej przez określenie <u>"working hatch"</u> rozumiemy "pracującą" lukę statku w innych słowach, lukę nadal wyładowującą, względnie przyjmującą ładunek, t.zn. lukę nad ładownią, w której znajduje się jeszcze towar do wyładowania, względnie miejsce do przyjęcia towaru. /"Working hatch means a hatch from which there is still cargo to be discharged" - Scrutton str.346/.
W konsekwencji tej interpretacji, czarterujący często uważali, że czas dozwolony na podstawie Charter Party na za- względnie wyładunek zależny jest od ilości ładunku w poszczególnych ładowniach i w ten sposób czas ten jest dla każdej luki ładowni różny i prowadzi do ustalenia t.zw. time-sheet´ów na każdą lukę oddzielnie.
Ten sposób liczenia czasu przewidzianego na czynności przeładunkowe musiałby siłą rzeczy doprowadzić do bardzo skomplikowanych rozliczeń z tytułu czasów zużytych i dozwolonych /time allowed/ na te czynności i przeto w praktyce frachtowania raczej unika się terminu "working hatch".
<u>"Workable hatch"</u> jest to taka luka, która z punktu widze-

nia konstrukcyjnego i technicznego odpowiada normalnym wymaganiom przeładunkowym, t.zn. luka ta ma odpowiednie wymiary, jest wyposażona w odpowiedni sprzęt przeładunkowy, znajduje się nad ładownią o odpowiedniej pojemności itp. Nie jest na przykład "workable hatch" luka nad pomieszczeniem bunkrowym. /The Baltic & International Maritime Conference - okólnik 113/1937 - "The term "workable"is used only to define normal cargo hatches, hatches from which it is possible to discharge cargo as opposed to other hatches, e.g. bunker hatches ..."/.Czarterujący przez określenie "workable hatch" chcą się specjalnie zabezpieczyć przed ewentualnością wzięcia pod uwagę przez armatora przy obliczaniu czasu dozwolonego na za- lub wyładunek, również lukę nie odpowiadającą ogólnie przyjętym wymaganiom, a zatem nie "workable". Należy zaznaczyć, że zakwalifikowanie luki jako "workable" będzie również zależne od rodzaju ładunku.

Przy określeniu raty za- i wyładowczej na "workable hatch/ /day" oblicza się czas dozwolony, mnożąc ilość luk przez ustaloną ratę za- i wyładowczą, otrzymując w ten sposób przeciętną ilość za- względnie wyładowczą na cały statek i dobę.

Na marginesie tych uwag należy nadmienić, że sądy handlowe w Danii,poza wyrokami idącymi ściśle po linii tej interpretacji, wydały również wyrok sprzeczny z powyższymi zasadami, utożsamiając do pewnego stopnia "working hatch" z "workable hatch".

Przeciwko temu wyrokowi zaprotestowały sfery żeglugowe, uważając wyrok ten za pewnego rodzaju curiosum i odbiegającym całkiem zasadniczo od dotychczasowych interpretacji tych określeń.

Celem uniknięcia nieporozumień, wynikających z tych dwóch terminów, prowadzących nawet do sprzecznych wyroków sądowych, koła żeglugowe zalecają przy frachtowaniu ustalanie norm za- i wyładowczych na cały statek i na dobę z ewent. zastrzeżeniem, że statek daje do dyspozycji czarterujących pewną ustaloną ilość luk, odpowiadających wszelkim wymaganiom przeładunkowym.

Jeżeli ze względu na specyfikę ładunku zachodzi konieczność ustalenia normy na lukę, wtedy wystarczy określenie "per hatch/day", nie uzupełniając słowami "workable" lub "working", ponieważ zrozumiałe jest, że norma odnosi się wyłącznie do luk, które zapewniają możliwość normalnego tempa prac za- lub wyładunkowych.